

Onderwerp Concept Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2020/307960
Portefeuillehouder	Roduner, F.J.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PCM
Auteur	Dieben, G.C.
Telefoonnummer	023-5113263
Email	wdieben@haarlem.nl
Kernboodschap	Er is een concept integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied Haarlem gemaakt. Deze visie vormt het kompas voor de stapsgewijze herontwikkeling en gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Mobiliteit, economie, woningbouw, duurzaamheid én openbare ruimte. De ingrediënten voor de visie zijn van januari tot en met juni 2020 gemaakt in samenwerking met diverse experts, stakeholders, de klankbordgroep en vele geïnteresseerde Haarlemmers. Daarna hebben gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland de gezamenlijke ambities vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief voor de lange termijn: een toekomstbestendig OV-knooppunt en aan aangename stedelijke ruimte die samen komen in een betekenisvolle plek, een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. Voorafgaand werd in 2019 al een uitgebreide analyse gemaakt van de knelpunten op mobiliteitsgebied en zijn diverse oplossingsrichtingen verkend. Nu geven gemeente en provincie gezamenlijk handen en voeten aan de transformatie van het Stationsgebied door de concept visie ter inzage te leggen. Inwoners van Haarlem, reizigers en andere belanghebbenden kunnen vervolgens zienswijzen indienen die zullen worden betrokken bij het definitieve voorstel aan de raad. In januari 2020 zijn door de gemeenteraad, met het vaststellen van de startnotitie, reeds keuzes gemaakt die randvoorwaardelijk zijn voor de visie: • Voetgangers en fietsers hebben prioriteit in het stationsgebied. Er komen op korte termijn extra fietsenstallingsplaatsen en er worden maatregelen genomen om het doorgaand oost west autoverkeer langs het Kennemerplein te ontmoedigen en de barrière voor langzaam verkeer te slechten. • De toename van het busvervoer wordt niet gefaciliteerd in het stationsgebied. Er komen nieuwe busroutes en OV-knooppunten op andere plekken, onder andere het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. • In de visie wordt rekening gehouden met de komst van een tram of lightrail.

	In de nu voorliggende visie zijn onder meer de volgende keuzen gemaakt: • Het stationsplein ruimtelijk te scheiden in een stadsplein met een verblijfsfunctie en een deel voor het busstation; • Het busstation efficiënt en comfortabel in te richten, waarbij de mogelijkheid voor een gebouwd busstation open staat; • Voldoende ruimte in het gebied te blijven bestemmen voor werken en kantoren, als onderdeel van een gemengd gebied; • Er voor te zorgen dat het aantal fietsparkeerplekken bij het station met circa 50% groeit en de mogelijkheid van een fietstunnel onder het Kennemerplein te onderzoeken.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Ontwikkeling. Bespreking door de commissie leidt in dit stadium niet tot aanpassing van het concept; de reacties worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	- plan van aanpak (2018/749585) in de commissie Ontwikkeling d.d. 10 januari 2019 - probleemanalyse (2019/672230) in het college d.d. 3 september 2019 - startnotitie (2019/672177) in de raadsvergadering d.d. 19 december 2019
Besluit College d.d. 6 oktober 2020	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het concept van de Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied ter inzage te leggen; de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Haarlem heeft de ambitie om tot en met 2025 10.000 woningen toe te voegen. Met 10.000 nieuwe woningen in de stad wordt het drukker in Haarlem. Met het opstellen van een mobiliteitsbeleid en een integrale toekomstvisie voor het stationsgebied bereid Haarlem zich voor op toekomstige bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en werkt toe naar een mobiliteitstransitie. De bedoeling is dat Haarlemmers zoveel mogelijk gebruik maken van duurzame vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen, de trein en de bus. Het is belangrijk dat het stationsgebied een goed functionerend knooppunt voor het openbaar vervoer blijft. En natuurlijk een fijne plek met een aantrekkelijke entree naar onze binnenstad. De uitdaging is om, ondanks de groei van de stad, drie kwaliteiten die in het stationsgebied samenkomen te verhogen: aantrekkelijk openbaar vervoer, uitnodigende



functies en een mooie openbare ruimte met een ruim en aantrekkelijk stadsplein. Ondanks de tijdelijke terugval in het aantal openbaar vervoerreizigers door de maatregelen rondom corona, blijven de gemeente en de provincie inzetten op het verbeteren van het openbaar vervoer.

Om de transformatie van het Stationsgebied in goede banen te leiden is een concept Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied gemaakt. Met de visie worden ambities, ideeën over oplossingen en voorwaarden voor de toekomstige ontwikkelingen vastgelegd. Met deze nota wordt de concept visie (zie bijlage 1) vrijgegeven voor inspraak. Met inachtneming van de reacties kan de visie worden afgerond en ter vaststelling worden aangeboden aan de raad.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Het concept van de Integrale Toekomstvisie 2020-2040 voor het Stationsgebied ter inzage te leggen;

3. Beoogde resultaten

Het stationsgebied wordt een toekomstbestendig OV-knooppunt en een aangename stedelijke ruimte die samen komen in een betekenisvolle plek, een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. De visie is nog globaal en geeft richting voor de transformatie van het stationsgebied op de lange termijn. Dat betekent enerzijds dat er nog keuzes open liggen en dat met de betrokken partners zaken nader uitgewerkt moeten worden. Anderzijds biedt het document voldoende richting en aanknopingspunten om vervolgstappen te maken. De haalbaarheid moet altijd in ogenschouw blijven.

Om de visie in het vervolgproces in stappen te kunnen realiseren is draagvlak nodig voor de in de visie genoemde ambities en nog uit te werken varianten. Met het vrijgeven van de conceptvisie voor inspraak is het de bedoeling om reacties te verkrijgen vanuit de omgeving. Na afloop van de inspraaktermijn zal de inbreng van de commissie Ontwikkeling samen met de overige inspraakreacties worden verwerkt in de definitieve visie ten behoeve van vaststelling door de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2021. Gelijktijdig wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie voor het vervolg.

Om de vastgestelde ambities te realiseren moeten vervolgprocessen worden opgestart: voor het uitbreiden van de fietsenstallingen bij het station; om de barrièrewerking van de N200 achter het station te verminderen voor voetgangers fietsers en bussen; om een start te maken voor de herinrichting van het busplein en de herontwikkeling van de gebouwen Beresteyn en Beijnes; om samen met andere betrokken overheden een toekomstige schaalspong in het openbaar vervoer tussen met namen Haarlem en Schiphol/Amsterdam-Zuid voor te bereiden.

4. Argumenten

1. De visie voor het stationsgebied faciliteert de groei van het aantal reizigers

Door ervoor te zorgen dat station Haarlem goed bereikbaar blijft voor fietsers, voetgangers en bussen worden Haarlemmers en bezoekers gestimuleerd om voor het openbaar vervoer te kiezen. Dat is nodig om de groei van het aantal inwoners en toeristen op te vangen, draagt bij aan een duurzame en bereikbare stad en regio en sluit aan bij de ambitie voor een mobiliteitstransitie. Het opstellen van de visie is een van de acties die voortkomen uit de corridordialoog Kennemerlijn ([BBV 2018/113949](#)) en sluit aan bij het programma OV knooppunten van de provincie Noord-Holland.

2. Drie Haarlemse OV-knooppunten worden in samenhang ontwikkeld

Het openbaar vervoer groeit en de verwachting is dat deze groei, na een tijdelijke dip als gevolg van corona, door blijft zetten. De groei van het openbaar vervoer is zodanig dat het functioneren van het busstation Haarlem onder druk komt te staan en de effecten op de leefbaarheid van de binnenstad merkbaar zijn. De groei van het openbaar vervoer kan daarom niet alleen op station Haarlem worden opgevangen en de transformatie van stationsgebied Haarlem staat niet op zichzelf. Ook twee andere OV-knooppunten in Haarlem zijn in ontwikkeling: station Spaarnwoude/Oostpoort en knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De drie knopen zijn elk een entreegebied voor de stad, met een eigen sfeer en bijpassend programma. Iedere knoop is belangrijk en aantrekkelijk voor een andere groep van reizigers, bewoners en bedrijven. Samen met de provincie is een locatie onderzoek uitgevoerd voor het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit onderzoek wordt, net als de concept visie voor het stationsgebied, aangeboden aan de commissie Ontwikkeling.

3. Het Stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein en een deel voor het busstation

In de huidige situatie oogt het Stationsplein kaal en is vooral ingericht voor logistiek nut. Daardoor lijkt er beperkt animo bij ondernemers zich hier te vestigen of hier te investeren. Omdat het aantal bussen op station Haarlem niet groeit, ontstaan kansen voor verandering. Door stadsplein en busplein te scheiden, krijgen zij elk een eigen sfeer en kwaliteit. Het busstation wordt efficiënt en comfortabel ingericht (met overkapping en zitplekken). De mogelijkheid voor een gebouwd busstation staat ook open. Het stadsplein wordt ruim en uitnodigend vormgegeven met voldoende groen en ruimte voor activiteiten en terrassen. Ondernemers worden uitgenodigd tot een ander, meer publieksgericht aanbod. Het plein wordt een stedelijke bestemming op zich met de levendigheid die je op deze plek zou verwachten. De visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling.

4. Het stationsgebied is een regionale toplocatie voor werkgelegenheid binnen de MRA

De gemeente zet in op voldoende werkgelegenheid (ook als de stad groeit) en een gezonde arbeidsmarkt (aanbod van banen sluit aan op het profiel van de beroepsbevolking). Op korte afstand van het station zijn nu al veel verschillende functies te vinden: wonen, winkels, kantoren, voorzieningen, infrastructuur, parken. De vestiging van kennisintensieve bedrijvigheid in het gebied is kansrijk. Enerzijds is in Haarlem behoefte aan banen voor hoogopgeleiden, anderzijds maken deze



bedrijven en hun werknemers gebruik van de voorzieningen, winkels en bedrijven in de directe omgeving. Bij herontwikkeling blijft daarom het huidige oppervlak aan kantoorruimte rondom het Stationsplein gehandhaafd, als onderdeel van een gemengd programma.

5. De stationsomgeving blijft een gebied met veel diversiteit en menging van functies

In de directe omgeving van het station zijn diverse gebieden in transitie: Gonnet, Koepel, Drijfriemenfabriek, Fietsznfabriek Nieuwe Energie en Paul Krugerkade. In het centrum zijn drie kleinere locaties in (her)ontwikkeling Brinkmann, Jansstraat en Raaks. Op het Stationsplein zijn twee gebouwen uit eind jaren '70 dominant aanwezig: Beresteyn en Beijnes. De visie voorziet in de herontwikkeling van deze panden. De uitgangspunten voor het gemengd programma zijn als volgt:

- Werken: huidig vloeroppervlak kantoren minimaal behouden
- Wonen: afhankelijk van de te kiezen variant en programma kan het aandeel wonen toenemen
- Levendige plint: op de begane grond voor het publiek toegankelijke functies als horeca, winkels en dienstverlening
- Maatschappelijk: Sporthal Beijneshal vervalt en wordt vervangen door bijvoorbeeld wonen, werken of een maatschappelijke functie
- Parkeren: publiek toegankelijke parkeergarage kan mogelijk vervallen en (gereduceerd) parkeren t.b.v. de vastgoedontwikkeling is uit het zicht en ondergronds
- Groen: verbetering in de groene structuur door herstel van de doorlopende lijn van het Kenaupark via het Stationsplein naar het Ripperdapark

6. Er worden hoge eisen gesteld aan de uitstraling van de nieuwbouw in het gebied

Zowel qua maat en schaal als qua architectuur wordt recht gedaan aan de kwaliteit en historische context van deze plek. Het stationsplein van Haarlem ademt straks de sfeer van de Haarlemse binnenstad, van historische panden, statige herenhuizen en sfeervol groen van de bolwerken. Zo behoudt de stationsomgeving haar unieke sfeer en wordt het Stationsplein een waardige en herkenbare entree van Haarlem. Uniek ten opzichte van de andere knooppunten in de stad en stations in de MRA. Het monumentale stationsgebouw blijft te allen tijde een blikvanger.

7. Kruisweg, Jansweg en Lange Herenstraat worden aantrekkelijker voor fietsers en voetgangers

Kruisweg en Jansweg zijn belangrijke verbindingroutes voor fietsers en voetgangers tussen Haarlem Noord, het station en het centrum. Dit blijven levendige straten en de beoogde ontwikkeling van het stationsgebied kan versterkend werken voor behoud en groei van voorzieningen in deze aanlooproutes. De toegankelijkheid voor fietsers van de Jansweg moet worden verbeterd, rekening houdend met het busvervoer dat hier blijft. De Jansstraat is interessant voor bijvoorbeeld creatieve werkplekken, experimentele restaurants, expo, antiek etc. Aan de Lange Herenstraat kan juist het woonklimaat worden verbeterd en groen worden toegevoegd. Dit gaat gelijk op met de ontwikkeling van het vastgoed en onderzoek naar (mogelijk veranderende) aan- en afrijroutes voor de bus.

8. Ook de noordzijde van het station wordt onderdeel van een aantrekkelijk entreegebied

De ambitie is om het groene bolwerk met zijn statige panden, grote bomen en glooiende groene lijnen vanaf de noordzijde van het station direct te ervaren. Door onder andere een betere inrichting van het Kennemerplein voor voetgangers en fietsers en meer groen, wordt ook de noordzijde van het station een prettige omgeving. Dit kan nog versterkt worden door beter ontworpen toegangen naar stationshal en fietsenstalling en beter zichtbare en toegankelijke parkingangen van de Bolwerken. In het mobiliteitsbeleid wordt de opgave opgenomen om doorgaand oostwest autoverkeer te ontmoedigen. Een fietstunnel onder het Kennemerplein en als toegang naar de ondergrondse fietsenstalling, is een nader te onderzoeken optie om de noord-zuid verbinding voor fietsers te verbeteren.

9. De concept visie is in samenspraak met belanghebbenden gemaakt

In de periode tussen 10 juni en 24 juni 2020 konden alle Haarlemmers middels een digitaal forum reageren op de belangrijkste uitgangspunten voor de visie; de 5 ambities en 3 varianten. Het digitale forum werd goed bezocht en er zijn veel suggesties gedaan over hoe de ambities concreet uitgewerkt kunnen worden. De belangrijkste zorgen zijn er ten aanzien van de afwikkeling van het busverkeer en het (te) vol bouwen van het Stationsplein. De ambities en varianten zijn tevens uitgebreid aan de orde geweest in de klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangengroepen. Daarnaast is de concept visie door de gemeente en provincie gezamenlijk besproken met de bestuurders van de VRA, NS, ProRail en Connexxion. Dezelfde partijen zijn ook betrokken geweest bij het opstellen van de probleemanalyse voor het stationsgebied en oplossingsrichtingen in 2019. Het volgende participatiemoment is het ter inzage leggen van de visie gedurende 6 weken.

10. De visie is straks een bouwsteen voor de omgevingsvisie en het omgevingsplan

Omdat de visie niet past binnen de vigerende regels moet het bestemmingsplan worden aangepast. Vanaf 1 januari 2022 heet dat omgevingsplan. Er kan een omgevingsplan worden opgesteld op het moment dat er overeenstemming is met de belanghebbenden over de te kiezen variant voor het Stationsplein (busstation en vastgoed). De visie wordt eerst opgenomen in de omgevingsvisie.

11. Financiën en ontwikkelstrategie

De concept visie beschrijft hoe de colleges van B&W van de gemeente Haarlem en GS van de provincie Noord-Holland aankijken tegen de transformatie van het Stationsgebied. De transformatie van het stationsgebied zal in stappen en over een langere periode worden uitgevoerd. Er zijn verschillende deelgebieden (busplein, vastgoed, fietsenstalling, N200) en er wordt met verschillende partners samengewerkt. De financiële vertaling van de verschillende opgaven maakt onderdeel uit van de ontwikkelstrategie. De ontwikkelstrategie wordt in het najaar verder uitgewerkt met de provincie zal zich richten op de korte en lange termijn maatregelen en projecten. De financiële haalbaarheid van de vastgoedontwikkeling wordt in samenspraak met de vastgoedeigenaren verder onderzocht.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Herrotering van bussen en een nieuw OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid zijn randvoorwaardelijk



Herontwikkeling van het stationsgebied is mede afhankelijk van de ontwikkeling van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en het herrouteren van bussen. Dit kan de voortgang beïnvloeden, met name ten aanzien van het besluit over de definitieve locatie van het busstation. Het onderzoek naar het herrouteren van bussen wordt opgepakt in samenhang met het onderzoek naar een schaa sprong in het openbaar vervoer. Dat is in de toekomst nodig om de woon-werkpendel tussen Haarlem en Schiphol/Amsterdam-Zuid op te vangen. Voor de korte termijn wordt ingezet op optimalisatie van het huidige HOV; voor de lange termijn (circa 2040) is de tram of lightrail interessant. Er is een onderzoeksopzet en plan van aanpak gemaakt door de provincie Noord-Holland, samen met de VRA en de betrokken gemeenten (waaronder gemeente Haarlem). Dit is in samenhang met het herrouteren van bussen en het elektrisch laden.

2. De herontwikkeling van Beresteyn en Beijnes is afhankelijk van een haalbare businesscase

Voor de herontwikkeling van het Beresteyncomplex is gezocht naar een maat, volume en programma die aansluiten bij de Haarlemse binnenstad en tegelijk bijdragen aan een haalbare businesscase. Draaiknoppen in de haalbaarheid zijn onder meer het programma, verdeling binnen woningbouw, omgang met parkeren en volume. Dat er nadrukkelijk niet gekozen wordt voor hoogbouw of monofunctionele invulling (wonen) heeft consequenties voor de opbrengstpotentie. Als de plannen financieel niet haalbaar zijn bestaat het risico dat de vastgoedeigenaar ervoor kiest de huidige panden op te knappen. Samen met de vastgoedeigenaren en andere stakeholders moeten stappen gemaakt worden voor de herontwikkeling van het vastgoed (Beresteyn en Beijnes). De herontwikkeling hangt samen met de herinrichting van het busstation.

3. De gemeente onderzoekt nut en noodzaak om het Beresteyncomplex te kopen

Die gelegenheid wordt geboden omdat de huidige eigenaar haar vastgoedportefeuille wil herzien en het vastgoed in Haarlem wil afstoten. Overeenkomstig de eigendomsacte zal het Beresteyncomplex (de panden Beresteyn en Beijnes) eerst aangeboden worden aan de gemeente Haarlem, overeenkomstig de condities die volgen uit het onderhandelingsresultaat met marktpartijen. De gemeente verkent de mogelijkheden om het vastgoed aan te kopen of deels aan te kopen en neemt op basis van die verkenning een besluit over het vervolg. De aankoop is bijvoorbeeld opportuun als verwacht wordt dat marktpartijen niet (voldoende) in staat of bereid zullen zijn de ontwikkeling te voltooien overeenkomstig de ambities die de gemeente met de visie voorlegt. Inmiddels is bekend dat meerdere marktpartijen hun interesse hebben getoond, ook met het oog op toekomstige herontwikkeling of transformatie. Hierover is naar verwachting in de loop van november meer duidelijkheid. Mocht het college adviseren tot aankoop over te gaan, dan wordt aan de raad daarover vooraf een besluit voorgelegd.

4. In een vervolgproces moeten keuzes worden gemaakt voor de inrichting van het busstation

Deze keuze moet worden gemaakt samen met de betrokken partners en hangt samen met de keuze voor de vastgoedontwikkeling. Er zijn drie varianten mogelijk die allen voldoen aan de ambities:

- busstation op het Stationsplein in een gebouw;
- busstation op het Stationsplein in de openbare buitenruimte;

- busstation aan de Jansweg onder het spoor.

Eerst wordt een programma van eisen voor het busstation nader uitgewerkt om het ruimtebeslag te bepalen en wordt een verkeersstudie gedaan naar de aan- en afrijroutes voor bussen. Gelijktijdig worden de technische mogelijkheden en financiële consequenties voor het realiseren van het busstation onder de sporen aan de Jansweg onderzocht. Daarna worden met de betrokken grondeigenaren de ontwikkel- en exploitatiemogelijkheden verkend in relatie tot de financiële haalbaarheid. De verschillende onderdelen van dit onderzoek leiden uiteindelijk tot een voorstel voor een voorkeursvariant aan de raad.

5. In een vervolgproces moeten keuzes worden gemaakt voor de locatie van de fietsenstallingen

Er wordt een project opgestart voor het uitbreiden van de fietsenstallingen met maximaal 5.000 plekken. De locatiekeuze hangt samen met de keuze voor het busstation maar is daar niet van afhankelijk. Er zijn drie varianten mogelijk, of een combinatie:

- uitbreiden van de bestaande ondergrondse fietsenstalling;
- ondergrondse fietsenstalling aan de noordkant, onder het Kennemerplein;
- onder de sporen/uitbreiden van de fietscarré.

De definitieve keuze is afhankelijk van de aan- en afrijroutes, de realisatiekosten en de beheer- en exploitatiemogelijkheden. Hierover wordt afgestemd met ProRail. Voor het uitbreiden van de fietscarré moeten de technische mogelijkheden nog worden onderzocht, in relatie tot de monumentale waarde van het stationsgebouw. Ook de optie voor een fietstunnel onder het Kennemerplein wordt in het onderzoek meegenomen. De voorkeurslocatie wordt met een startnotitie voor het realiseren van de fietsenstalling voorgelegd aan de raad. De optie van een fietstunnel wordt meegenomen in het project voor het uitbreiden van de fietsenstallingen.

6. De gevolgen van corona op reizigersaantallen zijn naar verwachting van tijdelijke aard

De groei in het gebruik van het openbaar vervoer krijgt door het thuiswerken en de 1,5 metermaatregelen een forse knauw. Door ander reisgedrag en mogelijk economische neergang, duurt het naar verwachting nog een aantal jaren tot de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 zijn. Het eindbeeld voor de verwachte groei in 2040 blijft echter gelijk en er is een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer voor de bereikbaarheid en verduurzaming van de stad en de regio. Daarom wordt blijvend ingezet op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer.

6. Uitvoering

<i>Oktober 2020</i>	<i>Vrijgeven concept visie voor inspraak door het college</i>
<i>30 okt.-11 dec. 2020</i>	<i>Inspraakperiode</i>
<i>Oktober-december 2020</i>	<i>Opstellen ontwikkelstrategie</i>
<i>Maart/april 2021</i>	<i>Vaststellen definitieve visie door de raad</i>
<i>Q3 2021</i>	<i>Startnotitie fietsenstalling voorleggen aan gemeenteraad</i>
<i>Q3 2021</i>	<i>Keuze locatie busstation voorleggen aan gemeenteraad</i>
<i>Maatregelen N200 achter het station afhankelijk van prioritering in het mobiliteitsbeleid en uitvoeringsplan</i>	



Het college geeft deze concept visie vrij voor inspraak. De reacties (zienswijzen) van Haarlemmers en reizigers, van belanghebbenden en van de commissie Ontwikkeling, worden in het definitieve voorstel betrokken. Dat definitieve voorstel wordt aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden. Daarnaast wordt verder gewerkt aan een ontwikkelstrategie, ofwel de vertaling van de visie naar concrete uitvoering. Het proces van de visie is met de vaststelling afgerond. Voor de verschillende onderdelen (fietsenstalling, busplein, vastgoedontwikkeling, maatregelen N200 achter het station) worden startnotities voorgelegd aan de raad. Daarna wordt per onderdeel het stappenplan uit het Haarlems Ruimtelijk Planproces gevolgd. We bevinden ons nu in de pre-initiatieffase van de transformatie.

7. Bijlagen

Er is 1 bijlage:

1. Concept Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied
28 september 2020